

Г.В. ЗУБАКОВ

Директор Международного логистического клуба

**ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СРЕДА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА –
ИНТЕГРАЦИЯ РЕСУРСОВ И ПРИНЦИП «ЕДИНОГО ОКНА»
УПРАВЛЕНИЯ**

В современных условиях функционирования Таможенного союза вопросы интеграции процессов внешней и взаимной торговли и, как следствие, интеграции транспортных комплексов государств-членов Таможенного союза становятся особенно актуальными. Все издержки и несогласованности на наднациональном и ведомственном уровне отрицательно сказываются на практических проектах организации транзитных мультимодальных перевозок, экспортно-импортных операций, обеспечивающих процессов.

Информация о логистических потоках (материальном, финансовом, документальном...), необходимая для принятия оперативных управленческих решений находится в разных, не связанных друг с другом источниках, у большого числа логистических субъектов. Проблемы с получением достоверной, полной и качественной информации приводят к снижению эффективности транспортно-логистических услуг, дублированию обеспечивающих функций, большому объему бумажной документации, росту необоснованных потерь.

Комплексное информационное обеспечение транспортно-логистических процессов, быстрая оценка информации, принятие на её основе превентивных управленческих решений позволит реализовать новое качество транспортных услуг на территории Таможенного союза. Важнейшим фактором, обеспечивающим достижение этой цели, является взаимодействие информационных систем всех субъектов логистических цепочек транспортных процессов, и получение интегральной информации в любом требуемом разрезе на любом уровне детализации.

Современный принцип «единого окна» - это в первую очередь реализация интегральных технологических схем обработки данных, создание единого информационно – технологического пространства процессов внешней и взаимной торговли. Решению этой задачи на территории стран - членов ТС мешает отсутствие комплексных национальных и наднациональных нормативно-правовых основ работы транспортной логистики и, как следствие, отсутствие скоординированного, эффективно работающего механизма управления комплексными транспортно-логистическими ресурсами. Именно на такое нормативно-правовое поле должны опираться организационно-технологические решения, в рамках которых решаются вопросы технической поддержки и информационного обеспечения. В отличие от ряда других стран, в государствах ТС отсутствуют механизмы лицензирования и сертификации

транспортно-экспедиторских услуги, и, как следствие, строгая регламентация деятельности организаторов транспортно-логистических процессов, логистических провайдеров, экспедиторских компаний. Тем не менее, задачу создания единой информационной среды, «единого окна» обслуживающего интегральные логистические потоки можно решить, создав единые корпоративные правила работы, опирающиеся на существующее отечественное и международное законодательство и научно-методический потенциал, не противоречащие им, но эффективно их дополняющие. На это нормативно-правовое поле должны опираться организационно-технологические решения - взаимные договора, соглашения, технологические модели, регламенты, корпоративные стандарты, процедуры взаимодействия участников и пр. Идеологией создания единой информационной среды автоматизируемых бизнес-процессов управления внешней и взаимной торговли является принцип цельного рассмотрения всех логистических потоков сопровождающих функционирование интегральной системы, материальных, финансовых, документальных и информационных.

Типичное для существующих ведомственных систем, отдельное понимание и изучение компонент и потоков в каждой из функциональных областей приводит к тому, что документальные потоки и, как следствие, данные или сведения в них, которые формируют информационные потоки, рассматриваются также отдельно, без их взаимосвязи и истории. Только цельное и централизованно выполненное описание потоков дает возможность создать единую информационную среду, дающую возможность реализовать информационные сервисы в режиме «единого окна». Иные варианты ведут к многочисленным нестыковкам, необходимости применения дополнительных регламентов, документов, к разработке специальных информационных интерфейсов и пр. Именно в такой идеологии обеспечения единой среды информационно-технологического взаимодействия ведомственных ИС стран, членов ТС, должна создаваться интегрированная информационная система внешней и взаимной торговли Таможенного союза (ИИСВВТ). Единая информационная среда – это электронная версия информационного поля, поддерживаемая совокупностью программно-технических средств. Основу среды составляют стандартизованные форматы данных и электронных документов, унифицированные протоколы информационного взаимодействия, описания бизнес-процессов в предметных областях в новых условиях (с учетом широкого информационного взаимодействия) опирающиеся на международные стандарты в области транспорта и внешней торговли. В первую очередь – именно описания бизнес-процессов. Единая информационная среда – это также специальные регламенты, упрощающие формальности транспортных перевозок по территории стран Таможенного союза, процедуры информационного взаимодействия участников транспортного процесса.

Инновационный способ управления транспортными ресурсами логистических субъектов на территории ТС, должен базироваться на

оперативном получении информации со всех сегментов национальных транспортных комплексов, участников транспортных процессов, министерств и ведомств, занятых в их реализации контроле, международных транспортных организаций. Анализ этой информации даст возможность управленцам принимать правильные и своевременные решения, контролировать их реализацию, формировать перспективное нормативно-правовое поле внешней и взаимной торговли. Принцип интеграции информационно-технологических ресурсов, принцип управления в режиме «единого окна» направлен на ускорение процессов экономической интеграции государств-членов Таможенного союза и создание благоприятных условий деятельности их субъектов хозяйствования.

С его помощью становится возможным осуществление эффективного регулирования внешней и взаимной торговли на таможенной территории Таможенного союза, оптимизация таможенного, налогового, транспортного и других видов государственного контроля.

В качестве приложения к своему выступлению автор любезно предоставил материалы одного из своих интервью СМИ под названием «**Бумажный пакуется груз**»:

Что мешает транспорту перейти на электронную систему передачи данных?

В век бурного развития ИТ наш транспортный комплекс продолжает по старинке оперировать бумажными документами. В ходу бумажные товарно-транспортные накладные, таможенные декларации, хотя за рубежом уже давно используются их электронные аналоги. Почему нам так трудно уйти от бумажной карусели? На этот и другие вопросы «РГ» отвечает директор Международного логистического клуба Геннадий Зубаков.

Геннадий Викторович, по Вашему мнению, почему у нас все «заточено» под бумажный документооборот?

Дело в том, что есть бизнес-процессы, подлежащие информатизации, и есть бизнес-процессы самой информационной системы. У нас сложилась следующее положение, и оно касается не только таможни или транспорта, - когда бизнес-процессы самой информационной системы подменяют собой автоматизируемые бизнес-процессы. За первые отвечают специалисты ИТ. Они у нас квалифицированные, есть масса команд, способных внедрить любые передовые технологии. Но только на том поле, которое предварительно описано технологами. Описанием этих процессов занимается логистика. То есть логистика - это оптимизация движения потоков: материальных, финансовых, документальных, информационных... И эта работа практически не проводится в органах государственного управления, или проводится совершенно недостаточно. А если на территории РФ или

Таможенного союза специалисты не занимаются технологиями обеспечения процессов информатизации, в той мере, в которой это необходимо для дела, а не для проформы, то вот вам и причина передачи информации в форме бумажных документов.

Некоторые российские ведомства, например, налоговая и таможенная службы, многие транспортные компании имеют неплохие информационные системы, но между собой они слабо взаимодействуют. Кто должен взять на себя их объединение и как здесь избежать ведомственной корысти?

Да, Единая автоматизированная информационная система (ЕАИС) таможенных органов традиционно считается одной из лучших автоматизированных систем среди государственных ведомств РФ. Но таможня знает только о тех бизнес-процессах, которые касаются таможенного дела. На самом деле бизнес-процессы, связанные с внешней торговлей, начинаются гораздо раньше, чем товар придет на таможню. Сначала появляется сделка, контракт, потом на той или иной стороне появляется экспедитор, и товар превращается в груз – товар, принятый к перевозке. Потом в жизни груза происходит событие: он попадает на таможню и превращается в таможенный товар! И ведомство начинает регулировать свои ведомственные процессы, которые касаются только таможенного товара, затрагивая, к сожалению, и другие стадии сделки и иные формы движения логистических потоков. Но таможня не знает, что было до того, и им, по большому счету, без разницы, что с товаром будет после. Можно сказать, что это ограниченный взгляд. Но на самом деле заниматься комплексной автоматизацией в интересах различных министерств и ведомств РФ ФТС России не может и не должна, она занимается автоматизацией своих собственных процессов. Точно такой же подход и у других ведомств. Поэтому все существующие ведомственные автоматизированные системы в первую очередь обеспечивают решение задач в интересах отдельных ведомств.

Недавно Комиссия Таможенного союза провела большую конференцию, посвященную так называемому информационному «единому окну» и проблемам его внедрения на пространстве Таможенного союза. В ходе обсуждения подходов к этому «единому окну» для всех стала абсолютной истиной разница в подходах к нему в РФ, в Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и многих европейских странах.

В их подходе – экономика должна развиваться, потоки (транспорт, груз, финансы, документы..) двигаться через границы с минимальными издержками, а государственные ведомства, учитывая необходимую информацию, контролировать процессы, не мешая им. И поэтому «единое окно» наиболее эффективно создает специальная уполномоченная организация, которая с помощью интегрированной системы и специальных

интегрированных технологий оказывает информационные услуги бизнесу и государству. В отечественном подходе роль «оконного» регулятора берет на себя государство и государственный чиновник. Причем «окон» становится сразу много – по числу контролирующих ведомств. Поскольку считается, что главное - обеспечить контроль. При этом процедур контроля столько же, сколько и ведомств и они не как не связаны друг с другом, то и результат налицо. Информация не передается, граница – на замке, потоки стоят, издержки – огромные, бумаги - море, чиновник – главный регулировщик. Как говорится, «кто сшил пиджак?».

У меня есть надежда, что сейчас может быть что-то сдвинется в ходе разработки АСУ транспортного комплекса (АСУ ТК). Это система поддержки принятия управленческих решений в структурах Минтранса России: департаментах, агентствах и службе. Надежда, потому что концептуально, система задумана правильно. Другой вопрос, что из этого получится, и удастся ли преодолеть организационные сложности? Потому что есть масса проблем. Мало видов деятельности, которые лицензируются и сертифицируются. Особенно это касается услуг организаторов перевозки – экспедиторских компаний. В результате - логистические потоки в нашей стране очень сложно или даже невозможно проконтролировать. А как управлять без контроля? Информационная система здесь вторична. Но все таки, Минтранс России – именно тот, чуть ли не единственный, государственный орган, который нормативно, прямо заинтересован, чтобы транспорт не простаивал, пассажиры и грузы перемещались, издержки снижались, и отрасль развивалась.. Поэтому, он должен модернизироваться, меняться, поддерживать инновации. И поэтому и я - еще оптимист.

Какой АСУ ТК должна быть в идеале?

Вся информация, которая необходима для поддержки принятия решения, должна формироваться и передаваться субъектами транспортного комплекса в стандартном виде. Должны быть единые форматы этих данных, единые регламенты взаимодействия этих субъектов между собой и с организациями, которые регулируют их деятельность. Информация должна вводиться однократно, в режиме «единого окна». Она должна консолидироваться и подвергаться дальнейшей обработке, оценке, проверке, аналитике. Должно быть налажено моделирование нештатных ситуаций, механизмы прогнозирования, реализована система управления рисками.

АСУ должна оперировать не только информацией отечественных субъектов транспорта, но и международных, взаимодействовать со всеми контролирующими органами, которые, так или иначе, регулируют транспортную деятельность.

Возьмем авиационный трансфер. У нас в стране не разрешены смешанные перевозки, авиационно-автомобильные, например. Так устроено сегодняшнее таможенное законодательство. Почему в это безобразие никто не

вмешивается - для меня загадка. Невозможность организовать варианты переотправок, большие издержки приводят к тому, что груз большей частью летит мимо страны в Европу, наращивая грузообороты зарубежных аэропортов, а сюда возвращается на автомобилях, большей частью – не на наших. В результате – у них аэропорты с миллионами тонн груза в год каждый, а у нас все порты вместе – не добирают и одного миллиона тонн... Такая вот грустная статистика! Поэтому, информация об этих логистических процессах, с их анализом, причинами расхождения слова и дела, прогнозов с фактами, с вариантами принятия решений, должна быть доступна специалистам, регулирующим те или иные сегменты транспортной отрасли. Система должна позволять оценивать ситуацию возможного размещения инвестиций в транспортный комплекс. Что будет, если модернизировать тот или иной транспортный коридор? Что произойдет, если государство инвестирует в тот или другой логистический комплекс, построит ту или иную дорогу? Как изменится инфраструктура перевозок, как на это будут реагировать показатели развития, что получат граждане страны, как изменится их безопасность и качество жизни?

И что мешает АСУ стать таковой?

Наверно, этот вопрос не только об АСУ. Это вопрос не к Минтрансу, а к сложившейся системе. Причин множество и о них можно книгу писать. Может быть, о самом наболевшем... Один из основных вопросов, который так или иначе касается всех процессов автоматизации, — это «камень преткновения» 94-ФЗ. Если бы С.П.Королев, создавая свою ракету, каждые полгода объявлял конкурс на ее составные части, и их всякий раз выигрывали совершенно разные организации, только потому, что они объявили меньшую цену! Думаю, что в космос у нас до сих пор никто бы не полетел. В большинстве случаев, компетентность организации становится понятна только тогда, когда она проект завалит. Действенно управлять сложным многокомпонентным процессом, искусственно разбитым на составные части без единого управления невозможно. Я в разных ведомствах видел по десятку АСУ, а чиновники до сих пор работают с бумажками, потому что каждая АСУ кончалась разработкой технического задания, проектом, а дальше все умирало. Либо процесс упрощался до каких-то стандартных форм. Коррупция здорово приспособилась к таким процессам, а вот у отечественных инженеров – никак не получается... Бытует мнение, что если принести западные стандарты, то и думать не надо. «Биллы Гейтсы» за нас все сделают. Но чудес не бывает и бесплатный сыр – сами знаете где! За стандартами приходят готовые западные технологии и системы, цены повышаются, деньги текут рекой, внедрение длится годами, собственные специалисты и инновации никому не нужны. Атрофируются не только мозги, но и целые отрасли. На мировые стандарты надо только опираться, разрабатывая собственные технологии, системы, процессы. Никто нас кормить просто так не будет.

Подготовила Ирина Фурсова